Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

FÉVRIER 2008

NUMÉRO 20

TABLE DES MATIÈRES

Ports du Québec 1
Ports de l'Est du Canada 6
Sûreté maritime 6
Voie maritime 7
Transport maritime au Canada 8
Transport maritime au Québec 8
Environnement 8
Marchandises 9
Traversiers 11
Croisières internationales 11
Navigation de plaisance 12

PORTS DU QUÉBEC

Québec

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Québec a totalisé 27 Mt[1] en 2007, soit une hausse de 15 % par rapport à l'an dernier. Il s'agit d'un nouveau record du tonnage de volume et ce, pour une cinquième année consécutive. Plusieurs marchandises de vracs solides sont à la hausse en 2007, notamment le nickel, l'alumine, les rebuts de métaux et les engrais. En termes de vrac liquide, les produits pétroliers et chimiques ont également connu une forte croissance. Au chapitre de l'achalandage de navires de croisière, le port affiche également une légère augmentation du nombre de croisiéristes. En effet, Québec a accueilli 66 152 croisiéristes et 27 607 membres d'équipage en 2007.[2]

Le port de Québec est en forte croissance depuis les dernières années, au point qu'il commence sérieusement à manquer d'espace. La Société du port de Québec a signé une entente avec la Ville de Québec en prévision de la construction de deux nouveaux quais d'une longueur totale de 610 mètres de même que l'aménagement des arrière-quais.[3]

Montréal

Une autre année record pour le port de Montréal

En 2007, le port de Montréal a manutentionné 26 Mt de marchandises, une hausse d'environ 4 % par rapport à 2006, attribuable à la vigueur de l'économie mondiale. Près de la moitié du tonnage est constituée de marchandises conteneurisées, soit 12,4 Mt, en hausse de 9,4 % par rapport à l'an dernier, établissant ainsi un nouveau record et une sixième année consécutive de croissance pour ce secteur. Par ailleurs, le vrac liquide manutentionné (produits pétroliers et autres) a enregistré une hausse de 1,7 %, tandis que le vrac solide (grains, céréales et autres) a diminué de 2,1 %.[4]

Le dynamisme du commerce international a permis au port de Montréal de connaître cinq années de solide croissance et lorsque le port célèbrera son 190e anniversaire en 2020, il

[1] M : millions

[2] « Le port de Québec fracasse de nouveaux records de tonnage manutentionné », Communiqué de presse, Administration portuaire de Québec, 3 janvier 2008.
[3] Auger, Samuel, « Discorde sur les quais de la baie de Beauport », Le Soleil, 4 janvier 2008.
[4] Administration portuaire de Montréal.

pourrait très bien accueillir deux millions de conteneurs par année, soit près du double du niveau actuel. Le trafic des conteneurs sera le principal vecteur de ce développement au cours des prochaines années et l'Administration portuaire de Montréal devrait investir 175 M$ pour améliorer la capacité et l'efficacité du port.[5]

Sept-Îles

Baisse du tonnage manutentionné

En 2007, les activités du port de Sept-Îles ont généré des transbordements de 21,4 Mt, soit 9 % de moins qu'en 2006. La baisse s'explique par la grève de cinq semaines à la minière Iron Ore du Canada (IOC). Conséquemment, les expéditions de minerai et de boulettes de fer ont diminué. Néanmoins, le terminal La Relance, qui dessert principalement l'aluminerie Alouette, a connu une hausse de 12 % de ses activités avec 2,2 Mt reçues ou expédiées. Le terminal a notamment expédié près de 500 000 t d'aluminium en 2007, soit 90 % de la production totale d'aluminium.[6]

L'Administration portuaire a également terminé les travaux du quai 41 au terminal La Relance, ce qui permet d'accueillir des navires de plus grande taille. Le port a également reçu à trois reprises en 2007 le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* qui transporte des wagons en provenance de Matane. Ces traversées étaient à titre expérimental, puisque les autorités du port souhaitent offrir éventuellement un service permanent.[7]

L'Administration portuaire de Sept-Îles prévoit des manutentions totalisant 25,4 Mt en 2008. L'augmentation du tonnage devrait surtout s'expliquer par la hausse de la production du fer. La minière IOC prévoit hausser sa production de 3 Mt. Le port compte également sur des projets miniers, comme celui du lac Bloom, pour accroître son tonnage au cours des prochaines années.[8]

Port-Cartier

Hausse du tonnage manutentionné

En 2007, le tonnage manutentionné au port de Port-Cartier a totalisé environ 20 Mt, soit une hausse de 13 % par rapport à 2006. Ce tonnage était principalement constitué de concentré et de boulettes d'oxyde de fer et, dans une moindre proportion, de produits céréaliers. Le port a accueilli 507 navires en 2007. Le port approvisionne une clientèle mondiale très diversifiée située notamment en Amérique du Nord, en Europe, en Afrique et en Asie. En conclusion, rappelons que le port de Québec Cartier est le plus important port privé au Canada en termes de volume manutentionné.[9]

Baie-Comeau

Hausse du tonnage manutentionné

En 2007, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait 6,1 Mt, soit 6 % de plus qu'en 2006. Le port a accueilli 284 navires, soit une vingtaine de plus que l'an dernier.[10]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 619 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau via le *Georges-Alexandre-Lebel*, ce qui représente une baisse de 17 % par rapport à 2006. Le transport de produits forestiers a notamment connu une baisse importante au cours de la dernière année. Le traversier-rail a fait 367 voyages allers-retours, soit environ 80 de moins que l'an dernier. Rappelons qu'entre Baie-Comeau et Matane, le nombre de traversées a diminué suite à la

[5] Gibbens, Robert, « Montréal a le vent en poupe », Maritime Magazine, numéro 45.
[6] Paradis, Steeve, « Une bonne année pour le port de Sept-Îles », Le Soleil, 12 janvier 2008.
[7] Ibid

[8] « Port de Sept-Îles – Une canne et de l'espoir », Site Web de Radio-Canada, 4 janvier 2008.
[9] Côté, Caroline, « Québec Cartier accueille son premier navire de l'année – Le capitaine du *MV Alam Permai* reçoit la canne à pommeau d'acier », Le Nord-Côtier, 18 janvier 2008.
[10] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.

fermeture de plusieurs PME de l'industrie forestière.[11]

Transports Canada a annoncé en décembre l'octroi de 9 M$ en vue de la réfection du poste d'amarrage n° 3 du quai commercial de Baie-Comeau. Le projet consiste principalement à rebâtir un accès permanent, sûr et assez large pour les véhicules, et à consolider la face d'accostage du poste d'amarrage n° 3. En plus d'assurer la sécurité maritime à proximité de la structure du bassin, les travaux permettront de protéger le havre contre les vagues, les glaces et la sédimentation, et d'assurer un accès sécuritaire pour les véhicules lourds qui opèrent aux postes d'amarrage n^{os} 1 et 2.[12]

Sorel-Tracy

Baisse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Sorel a totalisé 5,1 Mt en 2007, soit une baisse de 24 % par rapport à l'année précédente. La diminution des transbordements d'ilménite en provenance de Havre-Saint-Pierre explique principalement cette baisse du tonnage manutentionné à Sorel-Tracy. Les travailleurs de la compagnie QIT Fer et Titane à Havre-Saint-Pierre ont été en grève en septembre et octobre, ce qui explique cette réduction importante du tonnage.[13]

Port-Alfred

Hausse du tonnage manutentionné

Avec un total de 4,7 Mt en 2007, le tonnage manutentionné au port de Port-Alfred a connu une hausse de 4 % par rapport à l'année précédente. À l'exception du coke vert, toutes les autres catégories de marchandises ont enregistré une hausse du tonnage. En 2007, 134 navires ont transité au port, soit une dizaine de plus qu'en 2006.[14]

Mentionnons que le 31 décembre dernier, un remorqueur de la compagnie Rio Tinto-Alcan a coulé à pic au fond de la Baie des Ha! Ha! près du quai Powell. Quelque 7 500 litres de diesel se sont retrouvés dans la baie. Toutefois, les brèches du bateau ont été rapidement colmatées, le diesel qui s'est échappé a été confiné et des travaux ont été entrepris afin de récupérer les 80 000 litres de diesel toujours contenus dans le réservoir. Par ailleurs, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a annoncé qu'il fera enquête sur la cause de ce sinistre.[15]

Trois-Rivières

Baisse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières a totalisé 2,3 Mt en 2007, soit 15 % de moins que l'année précédente. Les tonnages de grains, de vracs secs, de vracs liquides et de marchandises générales ont tous connu une baisse. Cette diminution s'explique principalement par la baisse du tonnage de produits forestiers, conséquence de la crise forestière qui sévit actuellement au Québec et dans d'autres provinces canadiennes. La diminution des transbordements de sel de déglaçage, résultat d'un hiver plus clément en 2007, a également contribué à la baisse du tonnage à Trois-Rivières. Parallèlement, le port a accueilli 309 navires en 2007, soit une vingtaine de moins qu'en 2006.[16]

Déterminée à poursuivre le développement de marchés, la direction du port de Trois-Rivières entend bien se donner les moyens de ses ambitions. Pour ce faire, le port doit trouver de l'espace supplémentaire pour permettre

---

[11] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2006 et 2007.
[12] « Le gouvernement du Canada tient parole et annonce le début des travaux de réfection au port de Baie-Comeau », Communiqué de presse, Transports Canada, 12 décembre 2007.
[13] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.
[14] Administration portuaire de Port-Alfred.
[15] Bégin, Stéphane, « Quai Powell à La Baie – Un remorqueur coule à pic », Le Quotidien, 4 janvier 2008; « La catastrophe est évitée au Saguenay », Le Devoir, 5 janvier 2008; « Saguenay : les travaux vont bon train pour récupérer le diesel d'un remorqueur », La Presse Canadienne, 4 janvier 2008.
[16] Administration portuaire de Trois-Rivières; Rochette, Marc, « Recul de marchandises au port de Trois-Rivières », Le Nouvelliste, 25 janvier 2008.

l'expansion des installations portuaires afin de répondre aux besoins futurs des utilisateurs du port. Des discussions sont donc en cours avec une demi-douzaine de propriétaires environnants en vue d'acquisitions nouvelles.[17]

Havre-Saint-Pierre

Baisse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre a totalisé 2,1 Mt, soit une baisse de 38 % par rapport à 2006. Rappelons que les travailleurs de la compagnie QIT Fer et Titane à Havre-Saint-Pierre ont été en grève en septembre et octobre, ce qui explique cette baisse importante du tonnage.[18]

Bécancour

Hausse du tonnage manutentionné

Le volume des marchandises manutentionnées au port de Bécancour a totalisé 2 Mt, soit une hausse de 51 % par rapport à 2006. Ceci est principalement attribuable à une forte hausse du tonnage de sel chimique et d'alumine. Parallèlement, 172 navires en transit ont mouillé les eaux du port en 2007, soit une quarantaine de plus que l'année précédente.[19]

Port-Saguenay

La crise forestière et la hausse du dollar contribuent à la baisse du tonnage

Le port de Port-Saguenay a connu une réduction de ses activités en 2007. Ainsi, le port a manutentionné un total de 287 000 t, soit une baisse de 11 % par rapport à 2006. Au total, 56 navires se sont amarrés aux installations portuaires, soit trois de moins qu'en 2006.[20]

Selon l'Administration portuaire, cette diminution du tonnage s'explique principalement par la crise forestière et la hausse marquée du dollar canadien. Par ailleurs, une cargaison de 5 000 t de granit a été manutentionnée au port, une première depuis 2002. Le port a également accueilli 12 831 croisiéristes en provenance de huit navires de croisière, soit 13 % de plus qu'en 2006.[21]

De l'avis des autorités du port, la situation pourrait s'avérer plus difficile en 2008, en raison de la force du dollar canadien, ce qui pourrait se traduire par une baisse des exportations, et conséquemment, du tonnage manutentionné au port.[22]

Rimouski

Légère baisse du tonnage manutentionné

En 2007, le tonnage manutentionné au port de Rimouski a totalisé 233 000 t, soit 1 % de plus qu'en 2006. La hausse du tonnage de sable, de pierre et de gravier a compensé un peu plus l'importante baisse du tonnage d'essence et de produits pétroliers. Le port a accueilli 71 navires en 2007, soit le même nombre qu'en 2006.[23]

Matane

Hausse du tonnage manutentionné

En 2007, le tonnage manutentionné au port de Matane a totalisé environ 232 000 t, soit 6 % de plus que l'année précédente. En fait, la dernière année a notamment été marquée par une importante hausse des transbordements de copeaux de bois. Le port a accueilli 38 navires, soit cinq de plus qu'en 2006.[24]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 619 000 t de marchandises qui ont transité au port de Matane via le *Georges-Alexandre-Lebel* en

---

[17] Rochette, Marc, « Le port de Trois-Rivières fait voile vers son expansion », Le Nouvelliste, 5 janvier 2008.
[18] Corporation de développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pierre.
[19] Administration portuaire de Bécancour.
[20] St-Gelais, François, « Baisse des activités - Les navires ont laissé 189 000 tonnes de marchandises à Grande-Anse en 2007 », Le Quotidien, 4 janvier 2008.

[21] Ibid
[22] « Port Saguenay – Les activités diminuent », Site Web de Radio-Canada, 3 janvier 2008.
[23] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.
[24] Ibid

2007, soit une baisse de 17 % par rapport à l'année précédente.[25]

Gros-Cacouna

Hausse du tonnage manutentionné

Le port de Gros-Cacouna a connu une hausse de son trafic global en 2007, avec un tonnage manutentionné d'environ 221 000 t. Cela représente une hausse de 50 % par rapport à 2006, attribuable principalement à une hausse du tonnage de bois d'œuvre. En 2007, 49 navires ont transité au port, soit neuf de plus que l'année précédente.[26]

En septembre dernier, le consortium, formé de Petro-Canada et TransCanada, a reporté de 2010 à 2012 l'ouverture de son terminal méthanier à Gros-Cacouna et de son usine de regazéification du gaz naturel liquéfié. Énergie Cacouna justifie ce délai par la hausse des coûts de construction pour ce genre de projets et les retards dans les négociations avec Gazprom pour l'approvisionnement du gaz. En outre, le consortium entend revoir les plans de construction du quai. Celui-ci pourrait être rapproché du littoral pour atténuer l'impact du bruit des bateaux sur la population de bélugas de l'estuaire du Saint-Laurent.[27]

Pointe-au-Pic

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Pointe-au-Pic a totalisé 121 000 t en 2007, soit une hausse de 43 % par rapport à l'année précédente. Le nombre de navires a augmenté avec un trafic de 25 navires, soit une dizaine de plus qu'en 2006.[28]

Gaspé

Baisse du tonnage manutentionné

En 2007, le tonnage manutentionné au port de Gaspé a totalisé 72 690 t, soit 9 % de moins qu'en 2006. Cette diminution s'explique par une baisse des tonnages de sel de déglaçage et de produits pétroliers. Le port a accueilli 27 navires, soit six de plus que la saison précédente.[29]

Portneuf

Forte baisse du tonnage manutentionné

Le port de Portneuf a connu une forte baisse de son trafic en 2007 avec un tonnage manutentionné de 5 280 t, soit 94 % de moins qu'en 2006. Cette baisse s'explique en totalité par l'absence de transbordements de charbon au cours de la dernière année. De plus, le port a accueilli un seul navire, soit cinq de moins qu'en 2006.[30]

Chandler

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Chandler en 2007 a totalisé 3 905 t, soit 37 % de plus qu'en 2006. La hausse des transbordements de sel de déglaçage explique en totalité cette hausse du tonnage. D'autre part, un seul navire a accosté à Chandler en 2007, soit huit de moins qu'en 2007.[31]

Le groupe vietnamien Vantek se portera acquéreur des actifs de l'usine Gaspésia à Chandler. Toutefois, il laisse la porte ouverte à une production de pâte dans le complexe. On se rappellera que Abitibi-Consolidated avait mis fin aux activités de l'usine en 1999. Depuis, plusieurs tentatives de relance ont été tentées, en vain. En fait, le contexte économique difficile dans l'industrie mondiale des pâtes et papiers et les dépassements des coûts de la

---

[25] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2006 et 2007.
[26] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007
[27] Joncas, Hugo, « L'ouverture du terminal de Gros-Cacouna reportée à 2012 », Les Affaires, 12 janvier 2008.
[28] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.

[29] Ibid
[30] Ibid
[31] Ibid

de

modernisation de la papetière ont eu raison l'usine.[32]

BILAN DE L'ANNÉE 2007

Estimation et comparaison des tonnages manutentionnés d les principaux ports du Québec en 2007 et 2006

Liste des ports	2007 janv.-déc.	2006 janv.-déc.	Variation 2007 / 20
1. Québec	27 Mt	23,5 Mt	+ 15 %
2. Montréal	26 Mt	25,1 Mt	+ 4 %
3. Sept-Îles	21,4 Mt	23,5 Mt	- 9 %
4. Port-Cartier	20 Mt	17,7 Mt	+ 13 %
5. Baie-Comeau [34]	6,1 Mt	5,7 Mt	+ 6 %
6. Sorel	5,1 Mt	6,6 Mt	- 24 %
7. Port-Alfred	4,7 Mt	4,5 Mt	+ 4 %
8 Trois-Rivières	2,3 Mt	2,7 Mt	- 15 %
9. Havre-Saint-Pierre	2,1 Mt	3,4 Mt	- 38 %
10. Bécancour	2 Mt	1,3 Mt	+ 51 %
11. Port-Saguenay	287 kt	324 kt	- 11 %
12. Rimouski	233 kt	230 kt	+ 1 %
13. Matane [34]	232 kt	218 kt	+ 6 %
14. Gros-Cacouna	221 kt	148 kt	+ 50 %
15. Pointe-au-Pic	121 kt	85 kt	+ 43 %
16. Gaspé	73 kt	80 kt	- 9 %
17. Portneuf	5,3 kt	87 kt	- 94 %
18. Chandler	3,9 kt	2,9 kt	+ 37 %
Total	**118 Mt**	**116 Mt**	**+ 2 %**

Sources : Administrations portuaires et Transports Canada

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec.

M : millions; k : milliers

[32] « L'aventure de la Gaspésia prend fin », La Presse Canadienne, 22 décembre 2007; Gagné, Gilles, « L'acheteur de la Gaspésia laisse la porte ouverte à la production de pâte », Le Soleil, 22 décembre 2007.

[33] Les variations des tonnages sont calculées à partir des données non arrondies des tonnages manutentionnés.

[34] Ces données n'incluent pas le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*.

PORTS DE L'EST DU CANADA

Port de Saint John (N.-B.)

Hausse du tonnage manutentionné

En 2007, le tonnage total manutentionné au port de Saint John a totalisé 27 Mt, soit 9 % de plus que l'année précédente. Toutes les grandes catégories de marchandises ont vu leur tonnage augmenter : hausse de 9 % des vracs liquides (produits pétroliers et soude caustique), de 8 % des vracs solides (potasse et sel de déglaçage) et de 7 % des marchandises conteneurisées. Parallèlement, le nombre de navires en transit au port a augmenté. Il a totalisé 896 navires, soit 21 % de plus qu'en 2006.[35]

Halifax

Baisse du tonnage manutentionné

En 2007, le tonnage manutentionné au port de Halifax a totalisé 12,5 Mt, soit une baisse de 10 % par rapport à l'année précédente. Le volume des marchandises conteneurisées a totalisé 4,2 Mt (490 000 conteneurs EVP), soit une baisse de 7,5 % par rapport à 2006. L'interruption de l'approvisionnement en conteneurs par la compagnie *Maersk* et la diminution des approvisionnements par la *China Shipping Vessels* expliquent cette baisse du tonnage de marchandises conteneurisées.[36]

SÛRETÉ MARITIME

Transports Canada publie une évaluation des initiatives de sûreté maritime

Depuis les événements du 11 septembre 2001, le gouvernement du Canada a lancé de nombreuses initiatives en vue de renforcer la

[35] Administration portuaire de Saint John (Nouveau-Brunswick).

[36] « Collaborative effort needed to ensure Port of Halifax's future », The Chronicle-Herald, January 28, 2008; Peters, Tom, « Halifax container numbers down in 2007 », Canadian Sailings, January 7, 2008.

sûreté du réseau canadien de transport maritime. À ce jour, 930 M$ ont été investis dans des initiatives de sûreté maritime au sein de divers ministères fédéraux.[37]

En janvier, Transports Canada a publié un rapport d'évaluation des initiatives du Ministère en matière de sûreté maritime pour la période de 2001 à 2006. Le rapport nous apprend que le Canada a augmenté de façon substantielle sa capacité de fournir des programmes qui répondent aux besoins du milieu maritime canadien. Le rapport souligne que les initiatives de Transports Canada ont déjà fait leurs preuves, notamment en ce qui a trait à :

- l'harmonisation de la réglementation de la sûreté maritime avec l'Organisation maritime internationale et les États-Unis;
- la confiance accrue des intervenants dans la sûreté du réseau canadien de transport maritime et leur acceptation des mesures de sûreté.[38]

Nouveau règlement pour contrer toute violation à la sécurité maritime

En novembre dernier, Transports Canada a annoncé un projet de règlement sur les sanctions pécuniaires administratives afin de mettre en place une méthode détaillée et uniforme pour sévir contre toute violation à la sécurité maritime au Canada, sans avoir recours aux tribunaux.[39]

Ce règlement prévoit des moyens plus souples pour remettre des avis de sanctions pécuniaires à des personnes physiques ou morales ou à des bâtiments. Cette souplesse et cette efficacité permettraient d'accroître la sécurité de la communauté maritime, du milieu marin et du grand public.[40]

Une nouvelle loi américaine sur l'inspection des conteneurs

En août dernier, le président Bush a apposé sa signature sur une loi qui obligera l'inspection, dans les ports étrangers, de tous les conteneurs destinés à des ports américains. Cette mesure, qui devrait être appliquée intégralement d'ici cinq ans, pourrait toucher environ 600 ports de toutes les régions du monde, le Canada y compris. À l'heure actuelle, moins de 10 % des conteneurs sont inspectés avant leur arrivée aux États-Unis. Les autorités douanières ciblent les conteneurs qu'elles jugent suspects selon des critères tenant compte de l'expéditeur, du transporteur et de l'origine de la cargaison.[41]

Cette mesure rencontre toutefois une forte opposition, en raison de son application presque impossible dans la pratique. Elle est notamment condamnée par le département américain de la Sécurité intérieure, le bureau américain des douanes et de la protection des frontières, et aussi par les grandes organisations de transport de fret, les expéditeurs, les lignes de navigation, la Commission européenne et plusieurs partenaires commerciaux des États-Unis.[42]

VOIE MARITIME

Fin de la 49e saison de la Voie maritime du Saint-Laurent

La Voie maritime du Saint-Laurent est officiellement fermée depuis le 28 décembre 2007, ce qui met fin à sa 49e saison de navigation. En 2007, la saison de navigation sur

[37] « Transports Canada publie une évaluation des initiatives de sûreté maritime », Communiqué de presse, Transports Canada, 18 janvier 2008.
[38] « Transports Canada publie une évaluation des initiatives de sûreté maritime », Communiqué de presse, Transports Canada, 18 janvier 2008.
[39] « Nouveau règlement proposé pour sévir contre toute violation à la sécurité maritime », Communiqué de presse, Transports Canada, 7 novembre 2007.

[40] Ibid
[41] Ryan, Leo, « Le Canada s'élève lui aussi contre le balayage de tous les conteneurs exigé par les États-Unis », Maritime Magazine, numéro 46.
[42] Ibid

la Voie maritime s'est étendue sur 283 jours, égalant le record établi la saison précédente.[43]

Baisse du tonnage en transit sur la Voie maritime

Le volume des marchandises transportées en 2007 sur la Voie maritime du Saint-Laurent totalise 42,7 Mt, soit une baisse de 9 % par rapport à 2006. Cette diminution est principalement attribuable à un trafic réduit de navires océaniques et d'une baisse des importations d'acier par la Voie maritime.[44]

TRANSPORT MARITIME AU CANADA

Les ports canadiens plus avantageux que leurs concurrents américains

Dans le cadre d'une étude réalisée pour le compte du Conference Board du Canada, Mme Mary Brooks de l'Université de Dalhousie en Nouvelle-Écosse soutient que l'avantage de proximité des ports canadiens est encore mal exploité. Il faut une journée de moins à un cargo qui quitte Shanghai pour se rendre à Prince-Rupert plutôt qu'à Seattle, deux de moins qu'à Los Angeles. Rejoindre l'Amérique à partir de Mumbai en Inde, prend une journée de moins si on met le cap sur Halifax plutôt que New-York.[45]

Dans un contexte d'engorgement des ports de la côte Pacifique, une bonne partie de la marchandise qui y transite prend la route de l'est des États-Unis ou du Canada plus densément peuplée. Afin de combler cette lacune, Mme Brooks suggère que le Canada investisse davantage afin de soutenir les chantiers d'installations portuaires des ports canadiens donnant sur l'Atlantique et sur le Pacifique.[46]

TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC

Cartographie de l'estuaire du Saint-Laurent

Depuis maintenant trois ans, une équipe de scientifiques cartographie l'estuaire du fleuve Saint-Laurent. Ce projet, mené en partenariat par Ressources naturelles Canada et Pêches et Océans Canada, constitue un travail de longue haleine qui devrait se terminer l'an prochain. Les travaux permettront d'avoir une très bonne connaissance de la bathymétrie de l'estuaire et de la nature des fonds marins. La couverture de la cartographie est complète de l'Île-aux-Coudres jusqu'à Pointe-des-Monts.

Le projet a permis également de recueillir de l'information sur la géologie du fond marin. En plus d'actualiser les cartes marines, les travaux ont permis de découvrir certaines sources de gaz naturel et une dizaine d'épaves. Bien que le gouvernement fédéral n'ait pas encore confirmé le renouvellement de ce programme de recherche après 2009, des spécialistes sollicitent déjà son élargissement à l'ensemble du golfe Saint-Laurent.[47]

ENVIRONNEMENT

Renforcement des normes de gestion de l'eau de ballast

La Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a annoncé en janvier un renforcement des pratiques de gestion de l'eau de ballast en vue de la saison de navigation 2008. L'initiative de son partenaire américain la Saint Lawrence Development Corporation visant la réglementation de la gestion de l'eau de ballast fera en sorte que tous les navires

[43] « La Voie maritime termine la saison de navigation 2007 sur une note positive », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 9 janvier 2008.
[44] « La Voie maritime s'emploie à élargir sa clientèle », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 27 juin 2007.
[45] Le Cours, Rudy, « Les ports canadiens plus avantageux que leurs concurrents américains », La Presse, 23 octobre 2007.
[46] Ibid
[47] « Estuaire du fleuve Saint-Laurent – Une carte maîtresse », Communiqué de presse, Transports Canada, 5 juillet 2007.

océaniques seront soumis à un processus uniformisé et rigoureux d'inspection à Montréal avant leur entrée dans le réseau Grands-Lacs-Voie maritime.[48]

À partir de la saison de navigation 2008, tous les navires océaniques, y compris ceux qui déclarent ne pas avoir d'eau de ballast à bord, seront soumis à une inspection visant la totalité de leurs citernes de ballast. L'inspection garantira que le navire a rincé toutes ses citernes avec de l'eau salée et ce, alors qu'il était encore à au moins 200 milles nautiques au large.[49]

MARCHANDISES

Minerai de fer

Augmentation anticipée de la production québécoise de minerai de fer

En raison de la demande des pays émergents et de la hausse du prix des métaux, le Québec est en plein boom minier. Les compagnies minières de la Côte-Nord produisent à plein régime. Les plus récentes statistiques sur la production canadienne de minerai de fer (de janvier à novembre 2007) font état d'une production totale de 30 Mt, une légère baisse de 0,5 % par rapport à la même période l'an dernier.[50] Cette baisse est toutefois attribuable à la grève de cinq semaines de la minière IOC, sans quoi la production totale canadienne aurait été en hausse par rapport à l'an dernier.

Malgré des perspectives d'activité économique mondiale au ralenti, la demande de minerai de fer pour la fabrication d'acier en Asie devrait rester élevée. Selon Exportation et Développement Canada (EDC), la demande et la production d'acier en Asie devraient rester assez fortes au cours des 12 à 18 prochains mois.[51]

En novembre dernier, la minière Consolitaded Thompson a annoncé le début des travaux de mise en valeur de la propriété du lac Bloom. L'aménagement des lieux pour l'exploitation future de la concession de minerai de fer devrait débuter en 2009 et Consolidated Thompson prévoit une durée de vie de 34 ans à la nouvelle mine à ciel ouvert. Situé dans la région de Fermont sur la Côte-Nord, le projet du lac Bloom est le premier projet minier qui voit le jour sur la Côte-Nord depuis 1974. Par ailleurs, la compagnie a récemment conclu une entente avec un partenaire chinois pour la vente de 5 Mt de sa production annuelle de 7 Mt de minerai de fer.[52]

Nickel

Augmentation prévue de la production de nickel à la mine de Raglan

Le groupe minier Xstrata Nickel entend augmenter sa production à sa propriété de Raglan, située dans l'extrémité nord du Québec. Les résultats d'exploration de la mine ont confirmé l'ajout de ressources minières estimées à 4,5 Mt en 2007, par rapport aux 2 Mt estimées précédemment. Des travaux visant à hausser la production à 1,3 Mt par année d'ici la fin de 2008 sont déjà en cours. L'entreprise s'attend à mettre en place d'autres infrastructures dans le contexte d'une expansion supplémentaire qui permettrait d'atteindre 1,5 Mt d'ici 2011 et pourrait doubler la production actuelle d'ici 2013.[53]

Si l'objectif d'expansion est atteint, Raglan deviendra l'une des mines de nickel les plus importantes au monde, avec une production annuelle de près de 50 000 t de concentrés de nickel. Rappelons que le nickel extrait de la mine Raglan est acheminé au port de Québec

[48] « Nouveau renforcement des normes de gestion de l'eau de ballast », Communiqué de presse, Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 16 janvier 2008.
[49] Ibid
[50] « Production des principaux minéraux du Canada », Ressources naturelles du Canada, novembre 2007.
[51] « Analyses et prévisions économiques », Exportation et Développement Canada, Automne 2007.
[52] « Lac Bloom – L'aménagement de la mine est commencé », La Presse Canadienne, 27 novembre 2007.
[53] « La mine Raglan contient davantage de ressources », La Presse canadienne, 6 décembre 2008.

via le port de Baie-Déception dans le nord québécois. De là, il est réacheminé par train jusqu'à Sudbury pour la fusion du minerai.[54]

Céréales et oléagineux

Baisse anticipée des exportations canadiennes

Les estimations de Statistique Canada concernant l'ensemble de la production de céréales et oléagineux au Canada en 2007-2008 s'élèvent à environ 60 Mt, soit un volume légèrement inférieur à celui de 2006-2007, mais légèrement supérieur à la moyenne des dix dernières années. On prévoit que les exportations reculeront de 16 % en raison principalement d'une diminution anticipée des exportations de blé. L'utilisation domestique devrait s'intensifier en raison de l'utilisation accrue de maïs et de blé pour la production d'éthanol.[55]

Mentionnons que ces prévisions demeurent sujettes à des modifications, puisque plusieurs facteurs peuvent affecter le marché des céréales et des oléagineux en tout temps : le taux de change canado-américain, les conditions météorologiques, la demande asiatique, le marché des biocarburants et les taux de fret maritime.[56]

Aluminium

Forte demande mondiale d'aluminium

Selon EDC, la conjoncture restera assez solide en ce qui concerne l'aluminium et ce, malgré un ralentissement économique aux États-Unis, au Japon et en Europe. La Chine, l'Inde et d'autres pays en développement en pleine expansion continueront d'assurer une forte croissance de la demande mondiale d'aluminium. Dans ce contexte, les experts s'attendent à une hausse de la production mondiale. Conséquemment, les exportations québécoises d'aluminium devraient connaître encore une très bonne année.[57]

Bois d'œuvre et papier journal

Encore une année difficile à prévoir pour l'industrie du bois d'œuvre

Selon des experts, les perspectives de l'industrie canadienne du bois d'œuvre ne sont pas très bonnes en 2008 et ils n'entrevoient aucun revirement de la situation avant 2009. Les mises en chantier américaines, qui constituent le principal moteur de la demande de produits de bois, ne cessent de faiblir, conséquence de l'effondrement du marché des prêts hypothécaires à risque qui se poursuit aux États-Unis. À cela, ajoutons l'appréciation du dollar canadien par rapport à la devise américaine, l'imposition d'une nouvelle taxe américaine à la frontière sur les exportations canadiennes de bois d'œuvre, la hausse des coûts de l'énergie et le prix du bois d'œuvre qui plonge. Enfin, des analystes financiers et des économistes prévoient un ralentissement économique aux États-Unis en 2008. Certains parlent même de récession.[58]

Conjoncture difficile pour le papier journal

L'industrie du papier journal devrait atteindre le seuil de la rentabilité en 2008, en raison de la restructuration du secteur, d'une baisse anticipée de la valeur du dollar canadien et d'une modeste hausse des prix du papier. Ceci dit, la prochaine année devrait annoncer de nouvelles pertes d'emplois, en raison d'un surplus de l'offre par rapport à une demande constante, voire même décroissante. Selon le Conference Board du Canada, la production des produits du papier, en déclin depuis 2004, devrait continuer de fléchir tout au long de 2008, notamment en raison de l'utilisation

[54] Ibid
[55] « Canada : perspectives des céréales et oléagineux », Agriculture et Agroalimentaire Canada, 12 décembre 2007.
[56] Ibid
[57] « Analyses et prévisions économiques », Exportation et Développement Canada, Automne 2007.
[58] « La production de bois d'œuvre chute », La Presse, 24 août 2007.

accrue des ordinateurs et d'Internet, qui limitera la demande nord-américaine.[59]

Hydrocarbures et métaux

Travaux d'exploration au Bas-Saint-Laurent

Le gouvernement du Québec investit 600 000 $ dans des travaux d'exploration du sous-sol laurentien. Le territoire ciblé par ces travaux est une zone triangulaire délimitée par les municipalités de L'Isle-Verte, de Saint-Mathieu-de-Rioux et de Biencourt. Les recherches tenteront d'évaluer le potentiel minier, pétrolier et gazier du secteur. Les travaux, qui ont été amorcés en novembre, n'ont aucun impact sur l'environnement. Ils se sont poursuivis jusqu'à la mi-décembre.[60]

TRAVERSIERS

Remplacement de trois traversiers

La Société des traversiers du Québec (STQ) devra faire l'acquisition de trois nouveaux traversiers d'ici quelques années afin de remplacer des navires qui ont fait leur temps. Le premier qu'il faudra remiser est le *Radisson* qui relie Saint-Joseph-de-la-Rive et l'Isle-aux-Coudres. Le second est le *N. M. Camille-Marcoux* qui fait la navette entre Matane et la Côte-Nord. Enfin, l'autre traversier à remplacer est le *N. M. Lucien L.* qui assure la traverse entre Sorel-Tracy et Saint-Ignace-de-Loyola. L'âge moyen de la flotte des traversiers de la STQ, qui compte 11 traversiers, est de 30 ans.[61]

Projet d'un lien maritime permanent entre les Îles-de-la-Madeleine et le continent

Le ministre fédéral des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Lawrence Cannon, a annoncé en janvier que le gouvernement envisageait la possibilité de mettre en service un lien maritime à longueur d'année entre les Îles-de-la-Madeleine et le continent. Le projet pilote à l'étude consisterait à créer un lien hivernal dès 2009.[62]

Les résultats des consultations et analyses tenues à l'automne 2007 indiquent qu'un service de traversier à longueur d'année aurait des retombées socio-économiques importantes pour les Madelinots, notamment en procurant plus d'options de transport pour les citoyens et des délais de livraison des marchandises plus courts.[63]

CROISIÈRES INTERNATIONALES

La Côte-Nord veut devenir une destination de choix pour les bateaux de croisière

La Côte-Nord poursuit son travail pour devenir une destination pour les bateaux de croisière. En 2007, seulement quelques bateaux de croisière ont accosté dans la région. Les ports de Sept-Îles, de Havre-Saint-Pierre et de Baie-Comeau estiment que leur développement est lié les uns aux autres. Plus les escales pour les croisiéristes seront nombreuses, plus les bateaux accosteront en grand nombre.[64]

À Sept-Îles, le port ne compte aucun quai capable d'accueillir des bateaux de croisière. Pour modifier un des quais à cet usage, des travaux estimés à 30 M$ seraient nécessaires. À Havre-Saint-Pierre, deux navires de croisière ont déjà prévu faire escale en 2008. La Corporation du port de Havre-Saint-Pierre espère commencer des travaux d'aménagement et d'embellissement de la zone portuaire au cours de la prochaine année. À

[59] « Industrie du papier – Encore une année difficile », Site Web de Radio-Canada, 29 novembre 2007.
[60] « Hydrocarbures et métaux – Travaux d'exploration au Bas-Saint-Laurent », Site Web de Radio-Canada, 21 novembre 2007.
[61] Pelchat, Pierre, « Trois traversiers à remplacer », Le Soleil, 27 octobre 2007.
[62] « Îles-de-la-Madeleine – Ottawa veut un lien maritime permanent », La Presse Canadienne, 26 janvier 2008; « Prolongation du service de traversier des Îles-de-la-Madeleine durant la saison hivernale 2009 », Canada NewsWire, 25 janvier 2008.
[63] « Îles-de-la-Madeleine – Ottawa veut un lien maritime permanent », La Presse Canadienne, 26 janvier 2008.
[64] « Croisières sur le Saint-Laurent – Une industrie en gestation », Site Web de Radio-Canada, 7 janvier 2008.

Baie-Comeau, l'année 2008 sera mise à profit pour développer et coordonner l'offre touristique.[65]

Pointe-au-Pic souhaite devenir une escale pour les bateaux de croisière

La municipalité de Pointe-au-Pic souhaite accueillir des croisiéristes au quai de la municipalité d'ici cinq ans. Une fois que le dossier de cession du quai sera terminé, la ville entamera des pourparlers avec Ottawa pour l'aider à développer le marché des croisières. Mentionnons que les attraits touristiques ne manquent pas à Pointe-au-Pic. Pensons au Manoir Richelieu et le Casino de Charlevoix. Le futur train touristique du Groupe Le Massif doit aussi s'y arrêter, alors que tout près se trouve également le Musée de Charlevoix. Ce sont là autant d'attraits touristiques favorables à l'escale de navires de croisière.[66]

Un premier navire de croisière à Gros-Cacouna

Navitrans, une compagnie établie à Montréal, envisage de faire de Cacouna une escale pour les bateaux de croisière qui sillonnent le Saint-Laurent. Le dossier n'est qu'à l'étape des discussions, mais selon des informations, le port de Gros-Cacouna pourrait accueillir un premier navire dès cet été. Le navire en question, dont la construction se terminera en juin, pourrait y faire escale en août et en septembre. Le navire battant pavillon américain, d'une capacité de 210 passagers, partirait de la Nouvelle-Écosse ou de Terre-Neuve pour se diriger vers Montréal. L'itinéraire final est encore à déterminer.[67]

[65] Désiront, André, « Le fleuve Saint-Laurent, grande destination de croisières », Le Soleil, 30 juin 2007
[66] « Transfert de quais dans Charlevoix – Ottawa s'engage pour 8,5 M$ », Site Web de Radio-Canada, 9 décembre 2007.
[67] Larouche, Marc, « Un premier navire de croisière dès cet été », Le Soleil, 19 janvier 2008.

NAVIGATION DE PLAISANCE

Traversées transatlantiques dans le cadre des fêtes du 400e de Québec

Dans le cadre des fêtes du 400e de la ville de Québec, une quarantaine de plaisanciers français partiront de La Rochelle en France et traverseront l'Atlantique à destination de Québec avec un arrêt à Gaspé à la mi-juin. Les équipages quitteront La Rochelle le 8 mai dans le cadre de La Grande Traversée de l'Atlantique afin de souligner la fondation de la ville de Québec par Samuel de Champlain.[68]

Par ailleurs, une douzaine d'équipages québécois participeront à une traversée de l'Atlantique qui partira de Québec le 6 juillet prochain à destination de La Rochelle. Les organisateurs de l'événement prévoient que plusieurs autres plaisanciers se joindront probablement à la flottille qui est attendue en Charente-Maritime autour du 19 août.[69]

[68] « Le retour aux Sources, une croisière transatlantique à destination de La Rochelle », L'Escale nautique, n° 56, Hiver 2008.
[69] Ibid

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Martial Ménard, économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : (418) 648-5939

Fax : (418) 649-8003

Courriel : menardm@dfo-mpo.gc.ca

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Réalisée par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
Québec QC
G1K 7Y7

Février 2008